



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 012 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 13 février 2014

Président

M. Larry Miller

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le jeudi 13 février 2014

•(0845)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Nous déclarons la séance ouverte.

Tout d'abord, j'aimerais remercier nos témoins de comparaître. Je vous en suis reconnaissant. Avant que nous ne commençons, monsieur Watson, vous...

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Oui, monsieur le président, je veux retirer certains propos que j'ai tenus devant le comité au sujet de la porte-parole de l'opposition lors de la dernière séance. Mes faits étaient complètement erronés, et je les retire sans réserve en présentant mes excuses.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Merci beaucoup. Je vous en suis très reconnaissante.

Le président: Merci.

Sur ce, je laisse la parole à l'un de vous, mais j'ignore si ce sera M. Dittmann, M. Armour ou M. Charpentier.

Colonel Steve Charpentier (directeur de sécurité des vols, ministère de la Défense nationale): Bonjour, monsieur le président. C'est moi qui prendrai la parole.

[Français]

Je suis le colonel Steve Charpentier, directeur de la Sécurité des vols dans l'Aviation royale canadienne. Je suis également l'autorité des enquêtes sur la navigabilité au ministère de la Défense nationale et dans les Forces armées canadiennes, titre que l'ensemble de la Force aérienne connaît sous l'acronyme AEN.

Je suis accompagné du lieutenant-colonel Paul Dittmann, mon enquêteur-chef, et de M. Jim Armour, mon enquêteur principal, tous deux de la direction de la Sécurité des vols, ainsi que de M. Alex Weatherston, conseiller juridique au bureau des services juridiques auprès des Forces canadiennes et du ministère de la Défense nationale. Ils ont tous travaillé à la rédaction de ce projet de loi.

En vertu d'un ordre du chef d'état-major de la Défense préparé au nom du ministre de la Défense nationale, l'autorité des enquêtes sur la navigabilité, que je nommerai AEN, est investie des pouvoirs et des fonctions nécessaires pour appuyer les programmes de navigabilité et de sécurité des vols des Forces canadiennes et du ministère de la Défense nationale.

Je vous remercie de me permettre de présenter au comité quelques observations préliminaires sur les modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique.

[Traduction]

Je tiens d'abord à préciser que ces modifications revêtent une importance cruciale pour assurer le succès continu des enquêtes sur l'aviation menées dans le cadre du programme de navigabilité du ministère de la Défense nationale et du programme de la sécurité des vols des Forces canadiennes.

Ces modifications, qui visent à corriger de multiples lacunes présentes dans la Loi sur l'aéronautique, apporteront au ministre de la Défense nationale les outils dont il a besoin pour satisfaire aux exigences de la Loi sur l'aéronautique relatives aux enquêtes sur les événements aéronautiques.

À titre d'autorité des enquêtes sur la navigabilité, le ministre de la Défense nationale m'a délégué la responsabilité législative d'enquêter sur les questions de sécurité aérienne pour les Forces canadiennes dans le cadre du programme de navigabilité du ministère. De plus, à titre de directeur, Sécurité des vols, je suis chargé du maintien et de la mise en oeuvre du programme de la sécurité des vols des Forces canadiennes. Les pouvoirs prévus dans les modifications proposées sont essentiels pour que je puisse continuer à exercer mes fonctions d'autorité des enquêtes sur la navigabilité avec compétence et de façon transparente et indépendante.

Veillez noter que les enquêtes menées dans le cadre du programme de navigabilité et du programme de la sécurité des vols ont uniquement pour but de découvrir les lacunes relatives à la sécurité de l'aviation militaire et de faire des recommandations en vue de les éliminer ou de les atténuer. Les enquêtes ne servent ni à des fins de discipline ni à des fins administratives, et c'est là un des concepts importants du processus. Il est ainsi possible d'instaurer une culture qui favorise le signalement libre et ouvert des événements, puisque le processus d'enquête aboutit à une série de conclusions et de recommandations exemptes de blâme qui visent la prévention.

Cependant, au fil du temps, il s'est produit des changements dans la façon dont l'Aviation royale canadienne conduit ses opérations et donne l'instruction, et ces changements sont une source de préoccupations quant à la capacité de l'autorité des enquêtes sur la navigabilité et des enquêteurs délégués d'enquêter sur les questions de sécurité touchant l'aviation militaire, surtout lorsque des civils sont impliqués.

La Loi sur la défense nationale confère un pouvoir législatif qui s'applique aux personnes justiciables du code de discipline militaire, c'est-à-dire les membres des Forces canadiennes. Ce pouvoir est très utile quand il s'agit d'enquêter sur des éléments militaires des Forces canadiennes, car il est possible de donner des ordres légitimes pour s'assurer de la collaboration des militaires pendant les enquêtes aéronautiques. Toutefois, la Loi sur la défense nationale ne s'applique pas de façon générale aux civils et aux entrepreneurs civils qui participent de plus en plus à nos opérations aériennes et à l'instruction, dans une gamme d'activités, allant de la maintenance complète des flottes d'aéronefs de recherche et sauvetage et de transport à la location d'avions-écoles appartenant à des civils dans les écoles de pilotage de Moose Jaw et de Portage la Prairie.

Je voudrais maintenant souligner que la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports interdit au Bureau de la sécurité des transports civil d'enquêter sur les accidents de l'aviation militaire, sauf si des installations de l'aviation civile ou des aéronefs non militaires sont concernés, et dans ce cas, l'enquête doit être coordonnée avec l'autorité des enquêtes sur la navigabilité.

• (0850)

Donc, même si le ministre de la Défense nationale est responsable en vertu de la Loi sur l'aéronautique des enquêtes sur la sécurité des vols militaires, les enquêteurs militaires ne disposent pas des moyens légaux appropriés pour traiter avec les civils et les entrepreneurs civils impliqués dans des accidents d'aéronefs militaires. Afin de combler cette lacune, les modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique intègrent un grand nombre de pouvoirs et de dispositions qui correspondent largement à ceux dont se sert le Bureau de la sécurité des transports pour faire enquête sur les accidents civils. Une telle stratégie permettra à l'autorité des enquêtes sur la navigabilité et aux enquêteurs délégués de recourir à ces pouvoirs pour mener convenablement les enquêtes qu'on leur a confiées, peu importe le lieu de l'événement et les personnes touchées. De plus, les civils et les entreprises qui appuient l'aviation militaire connaîtront très bien le processus d'enquête puisque l'autorité des enquêtes sur la navigabilité et le Bureau de la sécurité des transports utiliseront essentiellement les mêmes pouvoirs d'enquête.

Toutefois, il y a certaines différences entre les modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique et les dispositions correspondantes de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, que j'appellerai Loi sur le BCEATST. J'aimerais prendre le temps de vous les expliquer. La plupart concernent les enregistreurs de bord et l'utilisation des données provenant de ces appareils.

Grâce aux modifications, il sera possible de mettre l'enregistreur de bord d'un aéronef utilisé par les Forces canadiennes ou en leur nom à la disposition des commissions d'enquête militaires instituées en vertu de l'article 45 de la Loi sur la défense nationale. Comme dans le cas de l'exigence du paragraphe 28(6) de la Loi sur le BCEATST, quand un tribunal civil ou un coroner doit prendre une décision lorsqu'il est saisi d'une demande de production et d'examen d'un enregistreur de bord, le paragraphe 23(1) des modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique comporte un essai qui prévoit qu'un enregistreur de bord militaire serait mis à la disposition d'une commission d'enquête si l'intérêt public qui est sous-jacent à la saine gestion des Forces canadiennes l'emporte sur la protection dont jouit l'enregistrement de bord. Le ministre de la Défense nationale décidera en fin de compte quel intérêt prévaut. Cette disposition représente un changement opportun, jugé nécessaire pour éviter une situation où, comme c'est le cas pour le moment, une autorité des Forces canadiennes, l'AEN, pourrait comparaître devant un tribunal et tenter de protéger un enregistreur de bord, tandis qu'une autre autorité des Forces canadiennes, la commission d'enquête, serait devant le même tribunal s'efforçant d'obtenir l'accès à cet enregistreur de bord.

De plus, contrairement à la Loi sur le BCEATST, les nouvelles dispositions législatives prévoient que les enregistreurs de bord qui sont mis à la disposition d'une commission d'enquête pourraient par la suite être employés dans d'autres procédures visant à déterminer la capacité ou la compétence d'un membre d'équipage militaire impliqué dans un événement. Toutefois, l'utilisation d'un enregistreur de bord serait totalement exclue de toute procédure disciplinaire

militaire. L'emploi d'un enregistreur de bord dans une procédure visant à établir la capacité ou la compétence est jugé approprié, puisqu'il faut protéger les ressources de l'aviation militaire nécessaires à la défense du Canada.

En outre, l'AEN peut, dans l'intérêt de la sécurité de l'aviation, autoriser l'utilisation des enregistreurs de bord à des fins autres que les enquêtes de sécurité de l'aviation; ils pourraient notamment servir pour les comptes rendus de vol ou l'instruction. On a ainsi l'avantage d'un système à deux fonctions, tel l'affichage tête haute avec voix, qui peut être pleinement utilisé, tant comme enregistreur de bord que comme aide à l'instruction sur les pistes et aires de trafic. Il s'agit d'un avantage qui entraîne une grande économie de ressources pour les Forces canadiennes et facilite les enquêtes de sécurité.

Enfin, aux termes des modifications, l'AEN fournira ses rapports au ministre de la Défense nationale, alors qu'en vertu de la Loi sur le BCEATST, le Bureau de la sécurité des transports rend ses rapports publics. Cela se justifie étant donné la portée plus vaste des enquêtes et des rapports de l'AEN, qui peut englober des renseignements classifiés sur les opérations ou autres. Le ministre de la Défense nationale devrait, conformément à la pratique actuelle, permettre la publication des rapports de l'AEN, dépouillés des éléments pouvant compromettre les opérations ou la sécurité.

• (0855)

L'incapacité d'obtenir des renseignements essentiels aux enquêtes de sécurité des vols de la part des civils et des entreprises civiles est un autre problème connexe. Les civils et les entreprises civiles disposent d'une masse de données techniques, et ils pourraient fournir des commentaires utiles après avoir examiné le projet d'un rapport d'enquête.

Toutefois, la divulgation non autorisée ou prématurée de renseignements tirés d'un projet de rapport n'entraîne aucune sanction, alors que la communication anticipée de tels renseignements pourrait compromettre une enquête. Les Forces canadiennes hésitent donc actuellement à consulter les civils et les entreprises civiles pendant le processus d'examen. Les dispositions juridiques prévues dans les modifications, qui interdisent la divulgation de l'information contenue dans des projets de rapports d'enquête, régleront ces problèmes.

[Français]

En résumé, la nouvelle partie II qu'on propose d'ajouter à la Loi sur l'aéronautique permettra au ministre de la Défense nationale de satisfaire aux exigences de la Loi sur l'aéronautique en conférant aux enquêteurs militaires les pouvoirs dont ils ont besoin pour mener des enquêtes approfondies sur les accidents d'aéronefs militaires pouvant impliquer des civils.

Les enquêteurs militaires recevront une formation complète sur tous les aspects de leurs nouveaux pouvoirs avant d'être autorisés à les exercer.

Par ailleurs, les modifications faciliteront l'échange de renseignements avec le Bureau de la sécurité des transports du Canada en vue de coordonner les enquêtes, puisque les deux bureaux auront presque les mêmes obligations quant à la protection de l'information.

Finalement, et surtout, les modifications proposées s'imposent pour améliorer la capacité des Forces canadiennes et du ministre de la Défense nationale à assurer la sécurité des hommes et des femmes de la communauté de l'aviation militaire, des civils qui y jouent un rôle et de la population en général.

Je suis prêt à répondre à toute question des membres du comité.

[Traduction]

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Voilà pour l'exposé. Si personne d'autre ne souhaite ajouter quelque chose pour l'instant, nous vous poserons des questions.

Sur ce, nous laissons la parole à Mme Michaud pour sept minutes.

Mme Olivia Chow: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je crois qu'il faut raccourcir la séance du 27 février parce que nous devons être à la Chambre vers 10 h 15...

Le président: Madame Chow, j'en ai déjà pris note et je crois que nous pourrions sans problème raccourcir la séance de 10 ou 15 minutes afin de permettre à tous d'être là. C'est ce que j'avais l'intention de faire.

Mme Olivia Chow: Peut-être pourriez-vous prolonger la séance du mardi 25 février pour rattraper le temps perdu, parce que certains témoins viennent peut-être de loin. Nous n'accordons que deux séances aux témoins cette semaine-là. Je vous laisserai faire ce...

Le président: Eh bien, nous devons obtenir l'assentiment du comité au complet pour le faire. Je fais remarquer que nous accueillons des témoins différents les 25 et 27 février.

Mme Olivia Chow: En effet. Est-ce que 15 minutes conviendraient ou préféreriez-vous que ce soit une demi-heure?

Le président: Pardon?

• (0900)

Mme Olivia Chow: Combien de temps devez-vous retrancher de la séance du 27 février pour que nous nous rendions à la Chambre? Juste quelques minutes?

Le président: Je dirais 10 minutes tout au plus. La séance finirait donc à 10 h 35, et nous n'avons pas besoin d'être là avant 11 heures ou 10 h 55.

Mme Olivia Chow: Alors c'est sans importance. Ne vous en faites pas si ce n'est que 10 ou 15 minutes. Je croyais que c'était une demi-heure.

Élaine Michaud est porte-parole adjointe de la défense nationale pour notre parti. Voilà pourquoi, puisque les témoins de la défense sont ici...

Le président: Qui a le premier tour?

Mme Olivia Chow: C'est elle.

Le président: D'accord. Madame Michaud, vous disposez de sept minutes.

Le greffier du comité (M. Philippe Grenier-Michaud): Si le comité accepte que Mme Chow soit présente dans la salle...

Le président: N'importe quel membre peut être là, ce n'est pas un problème.

Le greffier: C'est en fait une question de substitution. Comme Mme Chow est un membre officiel du comité, si quelqu'un la remplace, il ne faut pas qu'elle soit présente pour que la substitution soit valide, ou vous pouvez autoriser Mme Michaud à poser toutes les questions qu'elle veut.

Le président: D'accord. Faisons preuve de bon sens ici.

Madame Michaud, sept minutes.

[Français]

Mme Élaine Michaud (Portneuf—Jacques-Cartier, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence.

J'aimerais revenir rapidement sur une partie de votre présentation pour bien clarifier une chose. Vous nous confirmez que les enquêtes qui seront menées par le directeur des enquêtes sur la navigabilité seront ouvertes et transparentes. Ai-je bien compris que les rapports d'enquête seront rendus publics?

Col Steve Charpentier: Permettez-moi de clarifier ce point.

Depuis les années 2000, lorsqu'une enquête est terminée, son rapport est affiché dans un site Web accessible au grand public. Toutes les enquêtes, sans exception, sont ainsi rendues publiques.

Ma responsabilité est de remettre les rapports d'enquête au ministre de la Défense nationale, duquel je relève en tant qu'employé des Forces canadiennes. En rendant nos rapports d'enquête publics, nous démontrons la transparence et la rigueur de nos enquêtes. De ce côté, il n'y a pas de problème. Aucune modification n'est apportée aux rapports avant leur publication dans le site Web. Nous avons cette obligation. Même dans un cas d'exception, nous ne pourrions pas nous soustraire à la Loi sur l'accès à l'information. Il serait donc toujours possible d'obtenir les rapports d'enquête de cette façon.

Mme Élaine Michaud: Dans quels cas y aurait-il une exception? Tout à l'heure, vous avez parlé de considérations opérationnelles. Est-ce que d'autres facteurs pourraient justifier une exception?

Col Steve Charpentier: À ma connaissance, seuls des facteurs opérationnels ou des questions de sécurité nationale pourraient justifier une exception.

Prenons le cas d'écrasement d'hélicoptères en Afghanistan. Nos enquêteurs envoyés sur place auraient pu faire preuve de plus de circonspection dans la rédaction de leurs rapports s'ils avaient eu de bonnes raisons de croire que l'information était susceptible d'être mal utilisée par nos opposants afghans. Or dans ce cas précis, les rapports d'enquête produits ont été rendus publics. Cela dit, le processus est assez long, car il faut un an, parfois même deux ou trois ans, pour finaliser une enquête.

Mme Élaine Michaud: Ce long délai est-il attribuable à des contraintes administratives ou à un processus d'enquête exhaustif?

Col Steve Charpentier: C'est plutôt en raison du caractère exhaustif du processus d'enquête.

L'objectif de nos enquêtes n'est pas d'établir des mesures administratives ou d'imposer des mesures disciplinaires, mais bien de déterminer la cause de l'accident et de voir ce qu'il faut faire pour éviter qu'il ne se reproduise.

Souvent, nous allons faire des analyses très poussées, visiter des laboratoires. Par exemple, si les moteurs sont en cause dans l'accident, nous allons faire des vérifications en profondeur et interroger l'entreprise qui a fabriqué l'appareil. Tout cela prend beaucoup de temps, ce qui explique qu'une enquête peut s'étirer sur un, deux ou même trois ans.

Par contre, permettez-moi de vous rassurer sur une chose. Lorsque nos enquêtes révèlent des causes qui, si elles étaient corrigées, permettraient de prévenir un autre accident, nous n'attendons pas la fin de l'enquête et la publication du rapport pour prendre les mesures nécessaires. Notre objectif premier est de prévenir des accidents. Ce délai, parfois long, ne nous empêche pas de protéger nos ressources et nos gens.

• (0905)

Mme Éloïse Michaud: Qui est responsable de déterminer si un rapport devrait ou non être publié?

Col Steve Charpentier: À mon niveau, je conduis les enquêtes et j'en communique les résultats au bureau du ministre. Je n'ai jamais eu à prendre une telle décision, mais j'ai l'impression que si la situation se présentait, cette décision serait prise lors du processus de communication des résultats de l'enquête.

Les enquêtes sont menées d'une façon indépendante, après quoi elles sont finalisées et leurs résultats communiqués. La chaîne de commandement n'intervient pas dans le processus d'enquête. Celle-ci est informée des conclusions de l'enquête après la présentation du rapport au bureau du ministre. Ce serait probablement à ce moment-là que la chaîne de commandement transmettrait ses inquiétudes au bureau du ministre, qui prendrait alors la décision définitive.

Mme Éloïse Michaud: À ce moment-là, la décision serait prise directement par le ministre.

Dans un cas impliquant un aéronef civil, quelle serait la participation de la partie civile dans une telle décision? Serait-elle même consultée à ce sujet?

Par ailleurs, que feriez-vous dans un cas où le rapport d'enquête ne serait pas publié, mais que des recommandations ou d'autres éléments d'information devraient être communiqués à l'aviation civile?

Col Steve Charpentier: Nous travaillons en étroite collaboration avec le Bureau de la sécurité des transports du Canada. J'ai rencontré ces gens il y a environ deux mois. Nous avons un protocole d'entente pour l'entraînement. Nous avons quand même besoin d'avoir un processus parallèle, car nous essayons d'être l'équivalent, dans une certaine mesure. Pour nos enquêtes, nous utilisons les formats de l'Organisation de l'aviation civile internationale. C'est ce qui est le plus utilisé partout dans le monde pour les rapports d'enquête. C'est pareil à ce que fait le BST.

Nous invitons les gens du BST à participer à nos enquêtes s'ils le veulent. En retour, nous avons avec eux une entente selon laquelle, dans un but d'entraînement, un de nos membres peut être invité à participer à une enquête, même si celle-ci n'est pas de nature militaire, mais entièrement civile. Nous collaborons donc de cette façon.

Le BST enquête sur les accidents civils, et nous, sur les accidents militaires, mais quand un appareil civil et un appareil militaire sont en cause, une foule de facteurs entrent en jeu. Il faut déterminer dans quel contexte ça s'est produit et voir, par exemple, si ça a eu lieu sur une base militaire. Dans le cas où ça relève totalement du civil, il y a une collaboration entre mon homologue du Bureau de la sécurité des transports et moi-même. Je présume que dans ce genre de situation, c'est le Bureau de la sécurité des transports qui mène l'enquête, et les militaires sont appelés à y participer. Par contre, je laisserais peut-être Jim en parler, vu le temps qu'il a passé dans l'organisation.

Mme Éloïse Michaud: Monsieur Armour, pouvez-vous nous donner ces précisions?

[Traduction]

M. Jim Armour (enquêteur sénior, ministère de la Défense nationale): Je vous laisserai répondre à cette question.

[Français]

Lieutenant-colonel Paul Dittmann (enquêteur-chef, ministère de la Défense nationale): D'accord. Je vais vous répondre en anglais, pour être plus précis.

[Traduction]

La Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports stipule que le SCT peut conclure des ententes avec d'autres ministères au besoin; le SCT et le MDN ont donc un accord de travail qui facilite,

[Français]

exactement comme vient de le préciser le colonel,

[Traduction]

la manière dont nous collaborons dans les diverses situations où on utilise à la fois des moyens de transport militaires et des aéronefs civils. En ce sens, il existe une distinction très claire, que connaissent le Bureau de la sécurité dans les transports et le MDN, permettant de savoir qui fait quoi dans quel cas, selon que le pouvoir de mener une enquête revient au Bureau de la sécurité dans les transports ou au ministre de la Défense nationale.

Le président: Merci. Votre temps est écoulé.

Monsieur McGuinty, vous disposez de sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

[Français]

Tout d'abord, permettez-moi de vous féliciter, colonel Charpentier, pour votre présentation de ce matin. C'est peut-être la présentation la plus cohérente qu'il m'a été donné d'entendre depuis quelques années.

[Traduction]

Je vous remercie de votre mémoire, qui est fort exhaustif et très facile à comprendre.

D'après ce que je comprends de votre exposé, ces amendements visent à corriger deux rapports qui doivent être améliorés. Il s'agit du lien entre les rôles militaires et civils, et du rapport entre l'AEN et le SCT. Est-ce exact? Un certain nombre de modifications sont apportées pour améliorer la manière dont nous agissons en vertu des deux lois, et j'aimerais examiner quelques mesures avec vous.

Au cours des dernières années, de nombreux Canadiens se sont inquiétés du fait que le gouvernement, adoptant une approche générale, concentre de plus en plus de pouvoir entre les mains de certains ministres. Dans divers domaines, la prise de décision s'est élevée à l'échelon du cabinet du ministre, notamment le pouvoir de renverser des décisions prises par des organismes indépendants créés par la loi.

Puis-je examiner un peu avec vous les nouveaux pouvoirs conférés au ministre de la Défense nationale? Celui décrit à la page 4 de votre mémoire concerne un essai relatif à des enregistreurs de bord qui seraient mis à la disposition d'une commission d'enquête si l'intérêt public sous-jacent à la saine gestion des Forces canadiennes l'emporte sur la protection dont jouit l'enregistrement de bord. Le ministre de la Défense nationale est investi d'un nouveau pouvoir.

Est-ce le cas?

• (0910)

Col Steve Charpentier: Oui, c'est le cas. Cependant — je tente de trouver les mots justes pour l'expliquer.

[Français]

M. David McGuinty: Exprimez-vous en français si c'est plus facile pour vous.

[Traduction]

Col Steve Charpentier: Non, c'est bien.

L'utilisation de ces enregistreurs de bord revient à enregistrer constamment ce que dit l'équipage; initialement, donc, l'application de ce concept au domaine civil soulève bien des préoccupations au chapitre de la protection de la vie privée. On ne veut pas qu'on écoute des enregistrements qui concernent la vie privée de l'équipage.

M. David McGuinty: Les droits des Canadiens garantis par la Charte.

Col Steve Charpentier: Exactement. Voilà pourquoi on a adopté une loi pour protéger ce type d'information.

L'idée est la même dans le domaine militaire, mais la partie dont nous parlons doit permettre à l'armée de... Elle nous aidera également parce que c'est une autre affaire, notre affaire. Disons que des hommes s'entraînent ensemble à bord de F-18 et qu'un incident est évité de justesse. Nous voulons pouvoir utiliser les enregistrements aux fins de formation pour écouter ce qu'ils ont dit.

M. David McGuinty: Les hommes qui se trouvent dans l'habitacle sont-ils d'accord avec cette pratique?

Col Steve Charpentier: Ils ne s'y opposent pas parce que la plupart d'entre eux s'y attendent. Quand ils entrent dans les forces, ils savent que ce genre de chose peut arriver. Nous pouvons écouter les enregistrements.

Je parcours le Canada parce que mon rôle consiste entre autres à promouvoir la sécurité en vol, et je fais le contraire actuellement. J'explique à la plupart des équipages d'aéronef qu'ils jouissent d'une certaine protection et que personne ne peut écouter ces enregistrements à moins que ce ne soit pour une enquête ou de la formation. Dans les Forces canadiennes, on croit à tort que tous les enregistrements sont écoutés tous les jours.

M. David McGuinty: Je suis tout simplement frappé par ce nouveau pouvoir, et peut-être que M. Weatherston, à titre d'avocat, peut expliquer ce qui suit: à la page 6 de votre mémoire, il est indiqué que « Le ministre de la Défense nationale devrait, conformément à la pratique actuelle, permettre la publication des rapports de l'AEN... »

Je présume qu'il s'agit là d'un autre pouvoir conféré au ministre.

Col Steve Charpentier: Permettre? Non, car nous publions déjà le rapport.

M. David McGuinty: Pourquoi alors dit-on qu'on attend du ministre de la Défense nationale qu'il permette ou ne permette pas la publication des rapports de l'AEN?

Col Steve Charpentier: Cela revient à ce que j'essayais d'expliquer un peu plus tôt: s'il le voulait, il pourrait d'ores et déjà dire qu'ils ne seront pas rendus publics.

M. David McGuinty: Ce n'est donc pas un nouveau pouvoir conféré au ministre?

Col Steve Charpentier: Non.

M. David McGuinty: Il possède déjà ce pouvoir, n'est-ce pas?

Col Steve Charpentier: Tout à fait.

M. David McGuinty: Mais n'est-il pas plutôt nouveau que le ministre ait le pouvoir de décider en fin de compte quel intérêt prévaut?

Col Steve Charpentier: Voulez-vous préciser cela? C'est un nouveau pouvoir, non?

Lcol Paul Dittmann: C'est un nouveau pouvoir, monsieur.

Dans la structure actuelle, le ministre n'a pas le mandat de rendre ses rapports publics. La Loi sur le BCEATST prescrit la publication obligatoire des rapports, alors qu'à l'heure actuelle, les rapports les plus importants sont remis au ministre. Colonel Charpentier, le directeur des enquêtes sur la navigabilité n'ordonne-t-il pas que la plupart des rapports de moindre importance soient rendus publics et diffusés en ligne?

Nous nous attendons à ce qu'une fois cette modification en vigueur, le ministre établisse une démarche administrative pour instruire le directeur des enquêtes sur la navigabilité de la façon de rendre ces rapports publics.

• (0915)

M. David McGuinty: Va-t-il décider s'ils sont rendus publics ou comment ils le sont?

Lcol Paul Dittmann: Comment ils le sont. Nous croyons qu'il n'y a pas de « si », parce que l'un des fondements du programme de la sécurité des vols et des enquêtes sur les accidents est de créer un processus ouvert, transparent et indépendant. Nous ne croyons pas qu'il serait dans l'intérêt du ministre de ne pas préserver la transparence.

M. David McGuinty: Combien me reste-t-il de temps, monsieur le président?

Le président: Vous avez 30 secondes.

Lcol Paul Dittmann: Pour terminer, j'ajoute qu'on peut toujours avoir accès aux rapports en vertu de la Loi sur l'accès à l'information.

M. David McGuinty: Dernière question, 10 secondes, page 6, vous parlez des autres problèmes résolus. Vous dites: « L'incapacité d'obtenir des renseignements essentiels aux enquêtes de sécurité des vols de la part des civils et des entreprises civiles est un autre problème connexe. »

S'agit-il vraiment d'incapacité d'obtenir ces renseignements ou de les protéger?

Lcol Paul Dittmann: De les obtenir, monsieur. Pour les enregistreurs de bord, par exemple, il arrive souvent que le fabricant d'origine, une entreprise civile, possède le logiciel propriétaire et les données exclusives nécessaires pour obtenir le code qui est ensuite utilisé pour valider les données recueillies par les enregistreurs. Le MDN n'a ni les installations ni l'expertise requises pour garder ou utiliser ce logiciel. Pour le moment, nous dépendons de la coopération de ces entreprises et peut-être de leurs obligations contractuelles plutôt que législatives de nous les fournir. Bien sûr, tout contrat peut être rompu, et la bonne volonté n'est jamais garantie.

Elles pourraient donc véritablement nous bloquer l'accès aux enregistreurs de données de vol, aux enregistreurs de bord et nous empêcher d'analyser les données pour découvrir toute l'information requise pour tirer des conclusions et prendre des mesures préventives.

M. Alex Weatherston (avocat, Services de consultation juridique, ministère de la Justice): Si je peux ajouter une chose, monsieur McGuinty, concernant le pouvoir du ministre de décider quel intérêt prévaut, l'article 11 de nos modifications l'autorise également à déléguer les attributions prescrites à la partie II à n'importe quel fonctionnaire du ministère. Ainsi, on pourrait peut-être s'attendre à ce que ce pouvoir soit conféré à un cadre supérieur ou à un agent supérieur du ministère.

Le président: Merci, monsieur Weatherston.

Je vais maintenant donner la parole à M. Watson pour sept minutes.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président. Merci également à nos témoins.

Sur le même thème, cette disposition limite-t-elle le pouvoir du ministre concernant la publication de rapports, alors? On peut présumer qu'il pourrait actuellement rejeter un rapport pour n'importe quelle raison. N'est-ce pas la réalité?

Col Steve Charpentier: Il y a quatre catégories d'accidents. Tous les grands accidents font l'objet d'une enquête, après quoi un rapport est produit, et le rapport final est publié. Je ne me rappelle d'aucun cas où le rapport n'aurait pas été publié. Je pourrais vérifier. Mon personnel travaille dans le domaine depuis plus de 10 ans, et je ne crois pas que cela soit déjà arrivé. Notre mot d'ordre est même qu'il faut apprendre des erreurs des autres pour ne pas les faire soi-même. De ce point de vue, nous sommes clairement transparents. Et bon nombre de nos conclusions valent aussi pour les sociétés civiles, parce que nous utilisons des hélicoptères comparables. Ils ne sont peut-être pas armés, mais si une panne de rotor de queue cause un accident catastrophique d'hélicoptère Bell 412, les exploitants civils utilisent les mêmes hélicoptères que nous. Nous voulons échanger de l'information avec eux, parce que nous voulons qu'ils nous rendent la pareille, nous voulons établir une relation avec eux.

M. Jeff Watson: Colonel, dans votre mémoire, à la page 6, dans votre résumé, vous dites que les exigences de la Loi sur l'aéronautique vont conférer aux enquêteurs les pouvoirs dont ils ont besoin pour « mener des enquêtes approfondies ». Est-ce à dire que sans ces pouvoirs, les enquêtes n'étaient pas vraiment approfondies?

• (0920)

Col Steve Charpentier: C'est possible.

M. Jeff Watson: Dans quel sens?

Col Steve Charpentier: Il nous est arrivé quelquefois d'avoir des problèmes. Nous réussissons généralement à les contourner en

convainquant les gens de nous aider grâce aux ententes contractuelles que nous avons.

M. Jeff Watson: En convainquant qui?

Col Steve Charpentier: Les entrepreneurs civils qui nous fournissent certains services.

Supposons qu'un problème vraiment grave arrive. Les entrepreneurs civils pourraient se sentir un peu dans l'eau chaude et devenir moins coopératifs. Nous n'en sommes pas là, mais grâce à ces nouveaux pouvoirs législatifs, nous serons certains de ne jamais nous trouver dans une situation où nous ne pourrions pas mener d'enquête approfondie.

M. Jeff Watson: Je vois, très bien.

Quand survient un accident qui implique à la fois l'armée et des civils, vous signez un protocole d'entente avec le BST pour déterminer qui va avoir la responsabilité de mener l'enquête. Est-ce que cela signifie que c'est l'armée qui va mener l'enquête sur le véhicule militaire impliqué dans l'accident et que le BST va enquêter sur le véhicule civil?

Col Steve Charpentier: Non. Il y a beaucoup de facteurs à prendre en considération, comme s'il est survenu sur une base militaire, par exemple. Si un accident survenait dans l'espace aérien civil et que l'armée était impliquée, je prédis que l'enquête serait confiée au Bureau de la sécurité des transports et que nous serions un participant. Nous ne mènerions pas d'enquête parallèle, et il n'y aurait qu'une enquête.

M. Jeff Watson: Le BST a-t-il le pouvoir d'enquêter sur les entrepreneurs civils quand un accident met en cause un véhicule militaire?

Col Steve Charpentier: Non.

M. Jeff Watson: Certains pourraient proposer qu'on confère au BST le pouvoir d'enquêter sur ce genre d'accidents liés à l'armée. Pourquoi ne serait-ce pas envisageable? Pourquoi cette option pose-t-elle problème? La première raison qui me vient à l'esprit, c'est que si un accident survient à Kandahar, nous n'enversons pas les gens du Bureau de la sécurité des transports enquêter en Afghanistan.

Vous pourriez peut-être nous expliquer un peu tout cela.

Col Steve Charpentier: Merci, monsieur. C'est une bonne question, à laquelle vous avez déjà donné une réponse.

Il faut aussi tenir compte du fait que les enquêtes du BST sont menées en vertu de la Loi sur le BCEATST. Le paragraphe 18(2) de la loi dicte que le Bureau de la sécurité des transports « ne peut enquêter sur un accident de transport mettant en cause un moyen ou une installation de transport militaires », à moins que l'accident ne mette également en cause un moyen de transport ou une installation non militaires. Si un accident met en cause un aéronef militaire et un aéronef non militaire, l'enquête, comme je l'ai déjà expliqué, sera coordonnée entre le BST et la MDN.

Cependant, il arrive souvent qu'un accident ne mette en cause que des aéronefs militaires, mais que des civils y soient associés. Le projet de loi prévoit cette éventualité. Il permettrait la tenue d'enquêtes appropriées lors de ce type d'accident, de plus en plus fréquent, parce que nous travaillons de plus en plus avec des sociétés civiles.

Nous avons un protocole et une entente avec l'OTAN et les États-Unis. Je vais vous donner un exemple, qui est toujours sous enquête, dont je n'entrerai pas dans les détails. L'un de nos Hercules a été impliqué dans un accident à Key West, en Floride. Au départ, les États-Unis ont réagi en y envoyant leur armée, parce que c'est un peu comme ici, on envoie l'armée enquêter. Selon le PE que nous avons, c'est le Canada qui mène l'enquête si l'un de nos biens est mis en cause dans un accident ou que quelque chose arrive aux États-Unis.

Tout ce que le BST n'a pas, nous devons le construire, et puis il y a une question de crédibilité. Nous avons un organisme compétent au Canada qui échange avec l'armée américaine...

M. Jeff Watson: Je présume que toute la question de la sécurité nationale entre en jeu dans ce contexte, de même que la diffusion publique d'information.

Col Steve Charpentier: Tout à fait. Les trois accidents d'hélicoptères survenus à Kandahar sont d'autres exemples où il faut une formation spécialisée pour se rendre sur le terrain, avoir accès aux lieux et faire le travail.

M. Jeff Watson: Ils devraient alors embaucher des experts militaires, n'est-ce pas?

Col Steve Charpentier: Ils auraient besoin de l'armée, oui.

M. Jeff Watson: Concernant la démarche administrative visant à déterminer comment les rapports sont diffusés, comment les membres de ce comité ou les autres personnes vont faire pour savoir de quoi a l'air le processus lorsqu'il va être totalement fonctionnel? Est-ce que le comité pourrait en être avisé?

Je pense que c'est le lieutenant-colonel qui a fait mention d'une quelconque démarche administrative pour déterminer comment un rapport en arrive à l'étape de la publication. Quels sont les facteurs qui vont influencer les décisions? Le public pourra-t-il les connaître? Le comité va-t-il les connaître? Comment pourrions-nous savoir s'il existe une démarche administrative établie et si elle est fonctionnelle?

Col Steve Charpentier: La première chose que je dois vous dire, c'est que notre façon de faire n'a pas vraiment changé. Elle va rester la même.

Il y a beaucoup d'accidents qui arrivent au Canada et beaucoup d'enquêtes. Je pense que nous réalisons plus de 3 300 enquêtes par année. La plupart des accidents sont vraiment mineurs. Il est très rare que nous devions entreprendre une enquête de catégorie un. Le cas échéant, nous avons un enquêteur spécial, généralement une personne d'Ottawa qui a reçu une formation spéciale, qui se rend sur le terrain avec des experts pour mener enquête. Celle-ci est indépendante de la chaîne de commandement, du ministre, etc. C'est une enquête totalement interne de mon groupe. Lorsqu'elle est terminée, nous analysons l'information, nous veillons à ce que tout soit correct, nous consultons certaines personnes, puis le rapport est produit, signé, finalisé.

M. Jeff Watson: Est-ce que la chaîne de commandement en prend connaissance?

• (0925)

Col Steve Charpentier: Non, cela s'arrête à moi. Je suis le dernier à approuver la publication du rapport. C'est la crédibilité du système qui est en jeu, donc il n'y a aucune ingérence de mon patron, du chef d'état-major de la Force aérienne, rien de tout ça.

Lorsque j'ai terminé, je dois au moins informer ma chaîne de commandement de la conclusion du rapport. Nous allons donc commencer par aller voir le chef d'état-major de la Force aérienne

pour lui faire part de ce que nous avons constaté, des mesures préventives recommandées et du reste. Ensuite, nous allons informer le chef d'état-major de la Défense, puis le ministre de la Défense nationale.

Le président: Très bien.

Veillez conclure. Je croyais que vous aviez fini, monsieur.

Col Steve Charpentier: Le ministre de la Défense nationale peut nous poser des questions, mais d'après mon expérience jusqu'ici, ces questions restent assez simples. Il peut par exemple nous demander si nous avons mis en place une mesure préventive ou nous demander d'autres précisions du genre. Pour les accidents mineurs, il y a un rapport, mais il n'est pas publié sur notre site Web. Cependant, au moment du dépôt, nous précisons clairement au ministre, dans la note d'information, que nous avons l'intention de publier les rapports sur les accidents majeurs dans les 30 jours suivants sur notre site Web et de les rendre accessibles.

Malgré tout ce que je viens de vous dire, ce que nous faisons ne changera pas. Nous allons continuer de faire comme avant. Si une personne a des inquiétudes, elle peut toujours utiliser la Loi sur l'accès à l'information pour avoir accès au rapport.

Le président: Très bien. Merci beaucoup.

Monsieur Braid, vous avez sept minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vais partager mon temps avec Mme Young.

Messieurs, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui, je vous remercie de vos exposés et du service que vous rendez au Canada.

J'ai quelques questions toute simples à vous poser pour commencer. Est-ce que cette loi s'applique seulement aux accidents militaires mettant en cause des civils? Ou s'applique-t-elle aussi aux accidents militaires ne mettant en cause que du personnel militaire?

M. Alex Weatherston: Il y a un article du projet de loi qui prévoit à la partie II des dispositions que ne s'appliquent qu'aux enquêtes militaires. Il s'agit de l'article 24.7.

M. Peter Braid: Est-il modifié lui aussi?

M. Alex Weatherston: Non. Tous ces articles sont nouveaux pour nous. Jusqu'à maintenant, nous nous fondions sur certains articles particuliers de la Loi sur le BCEATST, mais tous les autres contribuent à bâtir le système d'accès à l'information civile.

M. Peter Braid: Pour nous aider à comprendre le contexte, pouvez-vous nous donner un exemple ou deux d'enquêtes récentes vous avez réalisées?

Col Steve Charpentier: Sur des accidents mettant en cause des civils?

M. Peter Braid: Oui.

Lcol Paul Dittmann: Depuis le début des années 1990, nos partenaires contractuels participent de plus en plus à nos opérations aériennes, à nos opérations de maintenance, et il ne serait pas exagéré de dire que la majorité des quelque 3 300 accidents et incidents survenus l'année dernière mettaient en cause d'une manière ou d'une autre des civils ou des entrepreneurs civils. Il y a des entrepreneurs partout, comme le colonel l'a dit, en recherche et sauvetage, en maintenance de la flotte, en remorquage des cibles de nos combattants, dans la marine, dans l'armée. Toutes ces opérations de vol ou de maintenance sont réalisées avec des entrepreneurs, ils sont donc très présents dans les opérations de la Force aérienne, si bien qu'ils sont toujours touchés.

• (0930)

M. Peter Braid: Merci.

Au sujet du pouvoir du ministre de décider quel intérêt prévaut, quels sont les facteurs qu'il peut prendre en considération pour prendre sa décision et certains d'entre eux sont-ils liés à la sécurité?

Col Steve Charpentier: Il y a peut-être une petite confusion, je n'en suis pas certain, parce que ce pouvoir s'applique aux enregistreurs de bord. Il ne s'applique pas à la publication des rapports, il n'y a pas de décisions à prendre dans ce cas. Nous allons automatiquement les publier.

M. Peter Braid: Publier les rapports.

Col Steve Charpentier: Oui. Il n'a pas à décider si nous allons ou non publier le rapport. Nous allons simplement procéder et le publier une fois le travail terminé. Cependant, lorsque nous informons la chaîne de commandement que nous sommes sur le point de le publier, nos supérieurs ne peuvent pas exercer de pressions sur nous après avoir pris connaissance du rapport final pour que nous le modifiions. Ils peuvent déplorer que nous écrivions une chose qui pourrait être dangereuse pour la sécurité, par exemple, et nous dire: « Oh! il faut faire attention ici ». Je pense que si cela arrivait, et ce n'est encore jamais arrivé à ma connaissance, il se pourrait que nous supprimions la partie en question. Nous publierions tout de même le rapport, mais sans cette information, qui bien honnêtement ne serait pas pertinente et ne nous empêcherait pas de partager les leçons acquises afin de prévenir d'autres accidents.

M. Peter Braid: Il pourrait donc arriver qu'un rapport soit publié, mais qu'une information susceptible de compromettre la sécurité du Canada en soit retirée?

Col Steve Charpentier: Ce serait possible. Je n'ai jamais rien vu de tel, donc je ne sais pas, mais c'est ce que je ferais certainement. Nous ne voudrions pas tout enlever du rapport, parce qu'il explique en détail la formation du pilote, le mauvais fonctionnement du moteur, des informations valables que nous voudrions sûrement partager.

M. Peter Braid: Merci.

Madame Young.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Un grand merci encore une fois de votre présence aujourd'hui et de vos réponses très précises.

Vous y avez déjà fait allusion, lieutenant-colonel Dittmann, mais j'aimerais en savoir davantage sur l'historique et le fil des événements qui nous ont amenés à envisager ces changements. Pourriez-vous nous en dire plus long à ce sujet?

Lcol Paul Dittmann: Certainement. Les forces aériennes font enquête sur des accidents et des incidents depuis le milieu des années 1940. Ce processus s'est structuré parallèlement à l'évolution de la Loi sur l'aéronautique. Au début des années 1990, le ministre a décrété qu'un programme de navigabilité serait mis en place pour les Forces canadiennes, et plusieurs autorités chargées de la navigabilité ont ainsi vu le jour. L'Autorité des enquêtes sur la navigabilité est l'une d'elles.

À l'époque, c'était la Loi sur la Défense nationale qui régissait le seul mécanisme d'enquête sur les accidents et les incidents. Par la voie d'une commission d'enquête, nous nous sommes rapidement rendu compte au milieu des années 1990 qu'une telle façon de faire était inconciliable avec une culture axée sur la transparence et le signalement libre et ouvert. On donnait en outre l'impression que la chaîne de commandement exerçait une influence au chapitre des

mesures préventives, ce qui était bien loin de l'intention visée. En conséquence, le ministre a demandé au chef d'état-major de la Défense d'établir une autorité indépendante pour les enquêtes sur la navigabilité, et c'est ce que nous avons aujourd'hui.

Il est important de noter, particulièrement pour le ministre qui doit présenter les rapports publics, que l'ordonnance de délégation de pouvoir par le chef d'état-major de la Défense à l'Autorité des enquêtes sur la navigabilité a évolué avec les années. La dernière modification remonte à 2008 alors que le chef d'état-major de la Force aérienne a indiqué que l'AEN ne jouissait pas d'une indépendance suffisante par rapport à la chaîne de commandement. Il a donc demandé que la formulation soit modifiée de manière à préciser cette notion d'indépendance. On veut ici changer encore une fois l'ordonnance de délégation par le chef d'état-major de la Défense pour inclure ce processus administratif permettant la publication des rapports.

• (0935)

Col Steve Charpentier: J'ajouterais que nous avons un très bon système et que nous sommes en quelque sorte des chefs de file en la matière depuis 1942. À l'époque, il y avait beaucoup d'écrasements, une situation notamment attribuable au nouveau moteur à réaction. Le principe du signalement libre et ouvert est au coeur de notre programme. De telle sorte que chacun sache bien qu'il peut signaler une situation sans craindre des sanctions, un congédiement ou une incarcération, nous avons mis en place ce système où les témoignages sont protégés. Une personne peut venir nous voir ou communiquer avec nous par courriel ou autrement en ayant l'assurance que son témoignage ne sera pas directement utilisé. C'est l'élément essentiel qui permet à tous de s'exprimer librement.

Lorsque des problèmes nous sont signalés de cette manière, nous pouvons appliquer des mesures préventives efficaces. Parallèlement à cela, il nous faut faire montre d'une grande transparence en mettant en commun les renseignements pertinents toutes les fois que cela est possible — hormis les témoignages directs, bien entendu — pour éviter que la situation se reproduise. Tous les éléments de la chaîne de commandement le comprennent bien, car cela fait partie de notre culture.

Au cours de ma carrière dans les Forces canadiennes, j'ai participé à des échanges avec des forces étrangères. J'ai ainsi passé trois ans au sein d'un régime misant sur les sanctions. Tout le monde essaie alors de dissimuler les faits, ce qui est vraiment néfaste.

Le président: Vous avez largement dépassé le temps alloué.

Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins.

Je trouve très rassurants les propos du colonel Charpentier. J'ai l'impression que vous savez exactement ce qu'il faut faire, et c'est une chose que j'apprécie.

Je viens de relire la définition d'un incident « militaro-civil ». Si je comprends bien, il s'agirait de tout incident impliquant un ou plusieurs civils et un aéronef militaire, ou encore un aéronef civil utilisé par les forces militaires. Cependant, cette définition ne s'appliquerait pas nécessairement toutes les fois qu'un aéronef militaire est loué à quelqu'un ou, par exemple, que du personnel militaire voyage à bord d'un aéronef civil. Pour que les choses soient bien claires, pourriez-vous me dire si je fais fausse route?

M. Jim Armour: Tout dépend du contrat. Ce ne serait pas le cas si vous êtes un simple passager sur un vol d'Air Canada, mais il pourrait en être autrement si un contrat a été conclu en vue de l'utilisation à des fins militaires particulières d'une ressource aérienne d'Air Canada.

Prenons l'exemple d'un contrat que nous passerions avec une entreprise X qui transporterait pour nous des munitions vers une zone opérationnelle. Même s'il s'agit d'un aéronef entièrement opéré par des civils, la réglementation militaire s'appliquerait à son contenu, ce qui en ferait une ressource aéronautique militaire. S'il se produisait un incident ou un accident en pareil cas, nous serions les principaux enquêteurs.

Notre protocole d'entente avec le Bureau de la sécurité des transports entraînerait également son intervention en l'espèce, compte tenu de sa connaissance spécialisée du fonctionnement de l'aéronef en question. Les enquêteurs militaires possèdent en effet une vaste expérience quant au fonctionnement de différents aéronefs, mais ils n'ont pas une connaissance approfondie de chacun d'entre eux. Alors, si nous nous retrouvions en présence de l'un de ces aéronefs que nous connaissons moins bien, nous ferions intervenir notre protocole d'entente avec le BST. Nous ferions appel à quelques-uns de leurs experts en assurant la coordination de l'enquête, qui demeurerait sous la responsabilité des militaires.

M. Mike Sullivan: D'accord, c'est beaucoup plus clair. Merci beaucoup.

Colonel Charpentier, vous avez indiqué que l'on mène déjà 3 300 enquêtes par année, et je crois qu'il y a de plus en plus de civils qui sont en cause et d'interactions entre le personnel militaire et civil. Je présume que vous vous attendez à une augmentation, n'est-ce pas?

Col Steve Charpentier: Nous essayons d'investir à fond dans la prévention. Toutes les fois que nous devons faire enquête, c'est signe que nos efforts de prévention n'ont pas été à la hauteur. Comme vous le savez, la prévention est loin d'être chose facile.

Il faut se réjouir du fait qu'il y a diminution. Je fais actuellement une tournée où je présente ces statistiques. Le nombre d'accidents n'a jamais été aussi bas au cours des 10 dernières années. Ces bons résultats sont donc attribuables à notre plus grande efficacité au chapitre de la prévention, des mesures de navigabilité et sans doute des processus d'enquête et de mise en commun des renseignements. Dans notre système, tous les incidents font l'objet d'un rapport. N'importe qui au Canada peut consulter ces rapports et voir ce qui s'est produit, quelles mesures ont été prises et quels enseignements il faut en tirer. C'est ainsi que nous pouvons dégager des pistes de solution.

Il y a une distinction à faire entre notre travail et celui du BST qui ne fait pas enquête sur tous les incidents. Ses enquêtes portent sur les accidents graves, lorsque l'intérêt public est en jeu notamment. Nous faisons enquête sur absolument tout. Par exemple, si quelqu'un nous signale qu'il a constaté ce matin en procédant à l'inspection avant le vol que l'on a installé un boulon qui ne convient pas à un certain endroit, nous enregistrons l'incident.

Nous avons un réseau de quelque 330 enquêteurs. Ils relèvent tous de moi aux fins des enquêtes. Leurs qualifications peuvent varier, mais les enquêtes de ce genre — lorsqu'on a utilisé un boulon, plutôt qu'un autre — sont généralement menées à l'échelle locale. L'enquêteur suit le processus et nous présente son rapport, simplement pour que nous soyons au courant.

Comme je l'indiquais, il y a quatre catégories d'enquêtes. La vaste majorité de nos 3 300 enquêtes portent sur des détails techniques de la sorte, des situations où un pilote n'a pas signé les documents

requis avant le vol et des incidents semblables. C'est ce que je voulais dire lorsque j'indiquais que nous investissons beaucoup dans la prévention. Dans ces cas-là, un accident aurait pu se produire, mais il n'y en a pas eu. Comme il y avait un risque à nos yeux, nous avons fait enquête.

● (0940)

Le président: Vous n'avez plus de temps, monsieur Sullivan.

Monsieur Toet, cinq minutes.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup pour ce merveilleux exposé que vous nous avez présenté aujourd'hui. C'est très utile pour nous.

Ma question porte sur les enquêteurs militaires et les nouveaux pouvoirs qui leur seront conférés en vertu de ce projet de loi. Vous en traitez à la page 6 de votre mémoire en résumant quelques-uns des changements qui interviendront. Vous venez de nous dire que vous pouvez compter sur 330 enquêteurs. Disposeront-ils tous de ces nouveaux pouvoirs et comment s'y prendra-t-on pour leur donner la formation nécessaire? De quelles compétences auront-ils besoin pour exercer ces nouveaux pouvoirs de façon appropriée?

Col Steve Charpentier: Non. Nous avons un système avec un registre et une annexe spéciale où l'on indique les pouvoirs qui sont délégués à tel ou tel enquêteur, notamment.

Aux niveaux les plus élevés, ces pouvoirs sont conservés à Ottawa et délégués au cas par cas, en fonction des besoins évalués. Il n'est pas question d'accorder ces pouvoirs à tous les enquêteurs. Seuls ceux qui auront suivi la formation pertinente et acquis une bonne compréhension des enjeux pourront en bénéficier.

Si je reprends l'exemple de ce jeune enquêteur chargé de vérifier les boulons manquants et les trucs semblables, on ne lui confierait jamais des pouvoirs de la sorte. Mais si le besoin se présentait parce qu'il suit une piste le menant à certaines informations qu'un entrepreneur civil ne veut pas finalement lui fournir, il faudrait qu'il s'adresse à nous. En pareil cas, je déléguerais probablement l'un de mes experts les mieux formés et les plus expérimentés en lui confiant une partie de ces pouvoirs pour qu'il puisse faire enquête.

M. Lawrence Toet: D'accord, j'ai seulement une question de suivi.

Vous avez parlé des renseignements fournis par les civils. Il en a été question à maintes reprises. Il semble y avoir deux aspects à considérer, mais vous me direz si j'ai bien compris. Vous vous préoccupez dans un premier temps du risque qu'un civil puisse divulguer des renseignements au sujet d'une enquête en cours, ce qui vous rend quelque peu réticents à vous adresser aux civils par crainte d'une telle divulgation non souhaitée. Par ailleurs, vous venez de nous parler de la capacité d'obtenir de l'information auprès des civils. Est-ce que ces deux aspects résument bien la situation ou y a-t-il d'autres éléments à prendre en compte dans les interactions avec les civils aux fins des enquêtes?

Col Steve Charpentier: Je dirais que vous avez très bien cerné la situation.

À l'heure actuelle, le seul outil qui nous permet d'obtenir les renseignements dont nous avons besoin est un arrangement contractuel en vertu duquel le civil doit collaborer à l'enquête et fournir les renseignements requis. Cela donne de bons résultats, tant et aussi longtemps que l'entente est respectée, mais il peut y avoir des cas où le civil refuse de transmettre l'information demandée.

Ces liens avec des entrepreneurs civils ne sont pas si récents, mais nous n'avons pas non plus de très longs antécédents en la matière. S'il nous arrive un cas qui a entraîné des décès et qui nous amène à mettre au jour des éléments vraiment répréhensibles à mesure que nous poussons notre enquête... Nous n'appliquons pas de sanctions disciplinaires, mais c'est parfois la perception des civils à notre endroit. Nous cherchons simplement à déterminer ce qui s'est passé afin d'éviter que cela se reproduise, et nous ne voulons assurément pas que certaines personnes essaient de dissimuler des renseignements utiles à notre enquête, parce que cela mettrait en cause leurs lacunes au chapitre de la formation ou des systèmes. C'est à ce niveau que le tout peut devenir un peu litigieux.

● (0945)

M. Jim Armour: J'aimerais ajouter quelque chose.

Ce projet de loi va nous permettre de protéger les renseignements qui nous sont fournis par des civils. Nous n'utiliserons cette information qu'aux fins de notre enquête sur l'accident.

Dans ce contexte, les civils seront peut-être davantage enclins à nous transmettre les renseignements qu'ils détiennent alors qu'ils hésitent actuellement à le faire de crainte que ces renseignements soient divulgués, ce qui pourrait avoir des conséquences négatives sur leur entreprise.

M. Lawrence Toet: Merci.

Madame Young, je crois que vous aviez encore une question?

Mme Wai Young: Oui. J'aimerais juste essayer de comprendre un peu mieux, monsieur Armour. Étant donné que le rapport d'enquête est publié et accessible à tous, et que les gens peuvent l'obtenir au moyen d'une demande d'accès à l'information, pourriez-vous mieux nous expliquer ce que vous venez d'avancer?

M. Jim Armour: Nos rapports sont une compilation de tous les faits que nous avons recueillis dans le cadre de notre analyse. De cette analyse, nous tirons des conclusions et des mesures préventives.

Nous ne sommes pas obligés d'inclure des renseignements détaillés dans nos rapports. Vous n'y lirez pas: « Untel a dit ceci, une telle a dit cela, et nous en avons tiré la conclusion que... » Nous présentons les conclusions auxquelles nous en sommes arrivés à partir des faits et des renseignements que nous avons recueillis, puis nous formulons nos recommandations en conséquence. Nos rapports sont compilés de manière à ce que les différents renseignements présentés ne puissent être attribués à qui que ce soit. Pour ce faire, nous produisons une ébauche de rapport que nous soumettons à toutes les personnes concernées par l'accident. Ces gens transmettent ensuite leurs commentaires et nous pouvons modifier notre rapport au besoin. C'est une simple vérification des faits. Quelqu'un pourrait hésiter à nous confirmer les faits s'il craignait que ses propos puissent être rendus accessibles à tous.

Le président: Vous n'avez plus de temps, mais vous aurez l'occasion de vous reprendre.

Mme Wai Young: Merci.

Le président: Monsieur Mai, vous avez cinq minutes.

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Pourriez-vous nous donner un exemple de vos enquêtes les plus récentes? En parlant à M. Sullivan, vous avez indiqué qu'il y avait un grand nombre d'enquêtes, mais très peu d'incidents ou d'accidents. Pourriez-vous nous dire un mot des accidents les plus graves qui se sont produits?

Col Steve Charpentier: Les accidents sur lesquels nous avons fait enquête?

M. Hoang Mai: Oui.

Col Steve Charpentier: Vous avez sans doute vu à la télé des reportages sur le plus récent accident. Deux pilotes se sont éjectés volontairement de leur appareil avant qu'il ne s'écrase près de Moose Jaw. C'est l'une de nos enquêtes prioritaires à l'heure actuelle.

En juillet dernier, à Shearwater, c'est un hélicoptère Sea King qui a accroché son rotor de queue avant de glisser sur le côté et de se détruire. C'est une autre enquête importante en cours.

Il y a deux ans, un avion Hercules s'est rendu dans le Nord pour secourir deux Inuits en détresse. Le sergent qui a participé à cette mission de recherche et de sauvetage a perdu la vie. Nous venons tout juste de finaliser le rapport d'enquête qui sera rendu public dans environ un mois. Nous réalisons la semaine prochaine la dernière étape du processus dont j'ai d'ailleurs omis de vous parler. Après avoir soumis le rapport au ministre de la Défense nationale, nous allons rencontrer les proches de manière à ce qu'ils soient les premiers informés du contenu du rapport avant sa publication. Il est ensuite rendu public sans qu'aucune modification n'y soit apportée.

● (0950)

M. Hoang Mai: Dans quelles circonstances peut-on décider de ne pas rendre le rapport public ou d'en empêcher la communication? Pouvez-vous nous donner un exemple d'un cas semblable?

Mon collègue, M. Sullivan, y a fait allusion.

[Français]

Je vous remercie beaucoup pour toutes les informations que vous nous avez données. Nous avons beaucoup de respect pour le travail que vous faites et les services que vous rendez.

Vous nous avez surtout rassurés sur votre processus de publication qui permet à tout le monde d'avoir accès à l'information. Nous sommes aussi rassurés de voir que vous collaborez avec les responsables civils. C'était l'une des questions que les membres du comité se posaient et vous y avez vraiment bien répondu.

Pourriez-vous nous donner des exemples où l'information nécessiterait une classification sécuritaire? Dans quel genre de situation des renseignements ne seraient pas rendus publics?

Col Steve Charpentier: Malheureusement — ou heureusement —, aucun membre du personnel de mon bureau, pas même ceux qui sont là depuis 15 ans, ne se souvient d'un cas où de l'information n'a pas été fournie, et moi non plus. Ce n'est jamais arrivé.

Je peux imaginer certains cas où cela pourrait arriver, mais ce serait pour des raisons de sécurité opérationnelle, par exemple lors de missions outre-mer comme celle en Libye ou celle à Kandahar, qui a pris fin. Autrement, sur le territoire du Canada, il n'y a aucun cas dont je puisse me souvenir. Ce n'est jamais arrivé.

M. Hoang Mai: Je vous remercie énormément. Tous les membres du comité sont très impressionnés par toutes les informations qui ont été transmises aujourd'hui. Je vous remercie également de vos services.

[Traduction]

Monsieur Sullivan aura quelques questions à vous poser.

M. Mike Sullivan: J'ai deux brèves questions. Premièrement, estimez-vous que votre groupe aurait besoin d'un soutien financier plus important? Avez-vous des restrictions? Vous impose-t-on certaines limites? Cela étant dit, vous accomplissez un excellent travail.

Col Steve Charpentier: En toute franchise, je n'ai pas de problème de financement.

M. Mike Sullivan: Excellent.

Col Steve Charpentier: Les nouveaux pouvoirs conférés en vertu de ce projet de loi ne vont rien changer à la situation en matière de financement. Je n'aurai pas besoin d'accroître mes effectifs. C'est simplement que notre travail sera facilité.

M. Mike Sullivan: Ma seconde question est aussi très brève. Je présume que non, mais vous arrive-t-il de devoir composer avec une forme quelconque d'ingérence des hauts gradés ou du personnel politique dans le cadre de vos enquêtes? Si nous prenons l'exemple du dossier que vous vous apprêtez à conclure au sujet de ce sergent de Trenton qui a perdu la vie dans le Nord... Les gens de Trenton m'ont dit qu'il préférerait avoir des hélicoptères qui peuvent se rendre dans le Nord, plutôt que de devoir sauter en parachute à partir d'un avion Hercules. Je peux m'imaginer que le ministère ne souhaite pas nécessairement que des commentaires semblables soient divulgués.

Arrive-t-il que l'on s'ingère ainsi dans votre travail?

Col Steve Charpentier: Non. Vous verrez quand le rapport sera rendu public que nous avons formulé quelques bonnes recommandations. Il est possible que certains... Le processus est transparent. Il n'y a pas d'ingérence. Je n'en ai vu aucune trace.

C'est une question que je me posais un peu moi-même lorsque je suis entré en fonction en juillet dernier, à l'issue d'un déploiement en mission à Haïti. L'écrasement du Sea King en juillet a été un excellent test en la matière. Certains employés administratifs sont alors venus me dire que le chef d'état-major de la Force aérienne voulait savoir ce qui s'était passé. Je suis donc allé le voir pour l'informer des circonstances de l'accident. Lorsqu'il m'a vu arriver — il savait que j'étais le nouveau directeur de la sécurité des vols — il m'a dit qu'il ne voulait pas entendre ce que j'avais à lui dire, il ne voulait pas s'ingérer dans mon travail. Il m'a demandé de retourner dans mon bureau et de faire ce que j'avais à faire; il allait passer par la chaîne de commandement pour obtenir l'information dont il avait besoin.

Sa réaction m'a réjoui grandement, car il s'agissait d'un test important à mes yeux. Mes responsabilités sont donc tout à fait respectées et je n'ai jamais vu d'ingérence. Dans le cas du sergent Gilbert, le technicien en recherche et sauvetage qui a perdu la vie au Nunavut, nous avons mené une enquête longue et minutieuse, mais personne n'a cherché à faire de l'ingérence en aucun temps. Nous avons consulté directement de nombreuses personnes. Disons que nous souhaitions parler à un sergent, nous pouvions le faire directement. Théoriquement, dans les Forces canadiennes, un colonel ne peut pas parler à un sergent. Il doit s'adresser à son colonel, qui passe lui-même par le lieutenant-colonel et ainsi de suite.

Nous avons toutefois ce pouvoir d'y aller directement. Nous présentons donc nos informations au sergent concerné en lui demandant de ne rien divulguer. Nous voulons simplement nous assurer de ne pas inclure de renseignements erronés dans notre rapport.

C'est donc une façon de faire qui est bien comprise de tous et je crois d'ailleurs que chacun fait très attention de ne pas aller se mettre

le doigt dans l'engrenage de la chaîne de commandement par crainte de créer une perception d'ingérence, une situation qui pourrait semer l'émoi jusqu'au bureau du ministre de la Défense nationale.

● (0955)

Le président: D'accord, merci. Je pense que vous avez été on ne peut plus clair.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Monsieur Komarnicki, vous avez cinq minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'ai des questions concernant les amendements qui feraient en sorte que les enregistrements de bord d'un aéronef pourraient être mis à la disposition d'une commission d'enquête militaire.

Vous nous indiquez qu'en vertu de la Loi sur le BCEATST, un coroner civil doit prendre cette décision en fonction d'un certain critère, à savoir si l'intérêt public a prépondérance sur les motifs pour lesquels on ne souhaite pas divulguer l'information. Selon vous, cette façon de faire est notamment déficiente du fait qu'un service demande la divulgation des enregistrements alors qu'un autre fait valoir qu'ils ne devraient pas être rendus disponibles. Vous dites que le système proposé ici est préférable, car ce serait dorénavant le ministre de la Défense nationale qui prendrait la décision finale en fonction des intérêts en jeu.

Voici donc ma question. En quoi est-il préférable qu'une personne ayant des liens avec les forces armées — comme le ministre de la Défense nationale — prenne cette décision, plutôt que ce soit une instance indépendante des militaires qui détermine si l'intérêt public est servi ou non, même s'il peut y avoir des volontés divergentes? Ne vaut-il pas mieux que cette décision soit confiée à une entité indépendante qui n'est pas liée aux forces armées?

Col Steve Charpentier: C'est une bonne question. J'aimerais d'abord essayer de vous éclairer davantage sur le contexte. En tant que responsable du programme de sécurité des vols, je veux m'assurer que tous les incidents peuvent être signalés librement et ouvertement et que les gens ne craignent pas de le faire. C'est la raison pour laquelle je revendique la protection de l'information provenant des enregistrements de bord et des témoignages, laquelle ne devrait pas être divulguée. En effet, si nous commençons à rendre accessible ce genre de renseignements et que les gens en viennent à croire qu'ils pourraient être utilisés contre eux aux fins de sanctions disciplinaires, je peux aussi bien dire adieu à mon objectif d'un signalement libre et ouvert.

M. Ed Komarnicki: Mais ce n'était pas vraiment le sens de ma question. Il s'agit ici de savoir qui est le mieux placé pour protéger l'intérêt public. Vous nous dites qu'un régime misant sur une instance indépendante comme le tribunal ne fait pas l'affaire. Ce serait plutôt le ministre de la Défense nationale qui s'en chargerait et je vous demande pourquoi cela serait préférable.

M. Alex Weatherston: Je crois que nous essayons de faire en sorte — comme l'indiquait M. Armour — que les tribunaux n'aient pas à trancher sur ces questions, car, en vertu de la loi actuelle, la commission d'enquête a un statut indépendant. Une commission peut exiger que le colonel ici présent lui remette les enregistrements de bord. Il n'y a aucune restriction au mandat de la commission, tout comme à celui du DSV et de l'AEN.

Il pourrait donc y avoir deux personnes qui se retrouvent devant le tribunal, ce qui fait que ces dispositions permettent selon nous d'instaurer à l'interne un processus juste et équilibré.

M. Ed Komarnicki: Cette décision devant être prise en tenant compte des intérêts divergents serait confiée à l'interne, plutôt qu'à une entité externe? Et vous dites que c'est préférable?

M. Alex Weatherston: Je pense que c'est mieux ainsi. D'abord et avant tout, c'est le colonel ici présent qui prendrait la décision au départ. Si la commission d'enquête souhaite obtenir l'enregistrement de bord, elle devra s'adresser à l'AEN, laquelle relève du colonel qui a rendu la décision initiale. Il faut penser qu'une telle requête n'interviendra que dans des cas exceptionnels. Il pourrait s'agir d'un événement où les seuls éléments de preuve disponibles pour la commission d'enquête se retrouvent sur l'enregistrement de bord. L'absence d'une autre source d'information serait alors un élément important dans la décision de l'AEN.

Par ailleurs, la protection des enregistrements ne doit pas servir à camoufler une conduite flagrante.

M. Ed Komarnicki: Il s'agit surtout de savoir qui est le mieux placé pour déterminer de façon objective ce qui va dans le sens de l'intérêt public. Est-ce une instance indépendante du régime militaire ou quelqu'un qui a des liens avec ce régime?

M. Jim Armour: Cela permet une saine administration de la justice. Avec cet amendement, nous proposons un critère légèrement différent. À l'heure actuelle, la question de l'intérêt public est évaluée par un juge en vertu de l'article 22. Soit dit en passant, cette disposition est toujours là; elle a été importée de la Loi sur BCEATST. L'article 28 est devenu l'article 22 dans le projet de loi. Nous avons ajouté un article 23 établissant un critère qui consiste à déterminer si l'intérêt public en ce qui touche la bonne administration des Forces canadiennes a prépondérance sur la protection conférée aux enregistrements.

Si cela concerne effectivement la bonne administration des Forces canadiennes, c'est quelqu'un des forces qui devrait rendre cette décision. La décision initiale est prise par l'AEN. Il y a un processus d'appel. Le palier suivant serait le ministre ou un fonctionnaire délégué par celui-ci. Le critère porte littéralement sur la protection conférée aux enregistrements de bord. Il s'agit en fait de trancher entre la protection de la culture exempte de blâme qui prévaut en sécurité aérienne, d'une part, et la bonne administration des Forces canadiennes, d'autre part. La personne en cause a-t-elle enfreint de façon flagrante une règle ou une directive? Le seul élément de preuve disponible est l'enregistrement de bord.

• (1000)

M. Ed Komarnicki: Il y a deux critères. Quand applique-t-on l'un plutôt que l'autre? Quelle est la différence?

M. Jim Armour: Si un dossier se retrouve devant le tribunal, c'est l'article 22 qui s'applique. Si l'enquête se fait à l'intérieur des Forces canadiennes, c'est l'article 23 qui entre en jeu. Nous n'avons pas retiré aux tribunaux le pouvoir de déterminer si l'intérêt public du point de vue de la justice a prépondérance sur la protection des renseignements. Cette possibilité est toujours prévue dans notre projet de loi. Nous avons simplement ajouté un second critère possible aux fins de la saine administration des Forces canadiennes.

Le président: Il reste une intervention de cinq minutes, mais j'ai l'impression, monsieur Komarnicki, que vous souhaiteriez enchaîner avec une autre question. Je vous permets de le faire, après quoi nous passerons à Mme Young.

M. Ed Komarnicki: Qui détermine si on utilise le processus A ou le processus B?

M. Jim Armour: Le processus A serait enclenché à l'extérieur des Forces canadiennes, car il s'agirait d'une cause où l'on souhaite

connaître le contenu d'un enregistrement de bord en notre possession. On s'adresserait au tribunal pour l'obtenir. Différents règlements ont été établis en application de l'article 22 concernant les points à prendre en considération par le tribunal à cet effet.

Dans le cas du processus B, une commission d'enquête est presque toujours constituée lorsqu'il y a décès, écrasement d'avion ou accident très grave. Il est alors possible que la commission d'enquête veuille prendre connaissance de l'enregistrement de bord, et il y a également toute une réglementation à ce sujet. Il s'agit de préserver la culture misant sur l'équité préconisée par les responsables de la sécurité des vols. L'exemption de tout blâme vise à protéger ceux qui, en faisant de leur mieux, ont commis une erreur, mal compris un ordre ou quelque chose du genre...

M. Ed Komarnicki: Qu'advient-il si vous découvrez qu'un acte répréhensible a été commis à dessein et ne peut être associé à une simple erreur de jugement?

Col Steve Charpentier: Je peux vous répondre car j'ai transmis des indications à bien des gens à ce sujet. Auparavant, c'était peut-être davantage l'exemption de tout blâme qui prévalait, mais de nos jours — et je peux vous dire que c'est la même chose du côté de l'aviation civile, car j'ai participé à des groupes de discussions avec ces gens-là. Désormais, c'est la culture de l'équité qui a préséance et qui impose certaines limites à l'exemption de blâme. Si un toxicomane en colère décide un bon matin de mettre du sucre dans le réservoir à combustible causant ainsi l'écrasement de l'aéronef, ce n'est pas le genre d'information que nous allons vouloir protéger. Nous n'allons pas participer au volet disciplinaire. Nous allons en saisir la chaîne de commandement en faisant valoir qu'il y a eu un acte répréhensible que notre culture de l'équité ne nous permet pas de passer sous silence.

M. Ed Komarnicki: Je suppose que je dois maintenant laisser la parole à ma collègue. Il y avait pourtant un filon intéressant.

Vous pouvez y aller.

Mme Wai Young: Non. Je vais partager mon temps avec M. Komarnicki et le laisser poursuivre sur sa lancée.

Le président: Il reste un peu moins de trois minutes.

M. Ed Komarnicki: Si vous souhaitez vraiment encourager les gens à dénoncer une situation sans encourir de blâme, comment pouvez-vous objectivement renoncer à un tel régime? Est-ce que cela ne suffira pas à dissuader certaines personnes de parler?

Col Steve Charpentier: Lorsque des difficultés semblables se posent, ce n'est pas mon équipe qui va faire enquête. Nous transmettons l'information via la chaîne de commandement.

Nous indiquons alors habituellement que notre enquête sur la sécurité des vols nous a permis de mettre au jour des allégations graves sur lesquelles on devrait faire enquête. Nous nous efforçons essentiellement de nous retirer du processus en laissant la chaîne de commandement mener sa propre enquête, entendre des témoignages et tout le reste.

M. Ed Komarnicki: Et c'est un fait connu de tous les militaires?

Col Steve Charpentier: Ils le savent, et je dirais que c'est également une façon de les protéger. Lorsque je transmets l'information aux gens, tout le monde est d'accord avec la culture de l'équité. Personne ne veut devoir travailler sans pouvoir faire confiance à un collègue qui est toxicomane ou a des problèmes semblables, et dont les agissements mettent en péril sa propre vie et celle de ses proches. La culture misant sur l'équité permet donc de protéger tous ces militaires.

M. Ed Komarnicki: Je crois que vous avez bien répondu. À vous la parole

Mme Wai Young: Merci.

Combien de temps me reste-t-il?

• (1005)

Le président: Une minute et demie.

Mme Wai Young: Je veux revenir à M. Armour et à nos discussions de tout à l'heure concernant les défaillances des ressources contractuelles qui mènent à un accident, puis à une enquête de l'AEN.

Comme les contestations sont devenues chose courante, je suppose que cet amendement s'explique du fait que le ministère anticipe des difficultés au chapitre de l'accès aux renseignements, notamment ceux contenus dans les enregistrements de bord, et veut ainsi conférer au ministre le pouvoir d'obliger les civils à collaborer. Est-ce que mon interprétation est la bonne?

M. Jim Armour: Oui. Vous avez très bien résumé la situation. Au cours des 10 dernières années, il y eu des cas où il nous a été difficile de mener notre enquête parce qu'un entrepreneur était réticent à nous fournir l'information demandée ou à faire ce que nous voulions qu'il fasse.

Selon les dispositions actuellement en vigueur, le ministre de la Défense nationale peut constituer une commission d'enquête en vertu de la Loi sur les enquêtes, un processus qui diffère complètement de celui des enquêtes exemptes de tout blâme. Le processus n'est pas du tout le même; des avocats peuvent y participer.

L'AEN a le pouvoir de constituer une commission d'enquête. Ce n'est toutefois pas vraiment le bon outil pour réaliser ce que nous souhaitons faire. Nous pensons qu'il vaut mieux miser sur la méthodologie prévue dans la Loi sur le Bureau de la sécurité des transports. Cet amendement nous offre en fait toutes ces possibilités. En revanche, lorsque nous sommes aux prises avec une entité civile qui ne veut pas coopérer, la commission d'enquête devient notre seul choix. Cela ne s'est encore jamais produit, mais nous avons menacé de le faire à deux reprises. L'enquête s'est alors révélée très utile en nous permettant de mettre au jour des renseignements fort pertinents.

En fin de compte, l'entrepreneur a convenu que notre approche était tout à fait appropriée, mais nous pourrions certes nous retrouver dans une situation, surtout que le nombre d'entrepreneurs ne cesse de croître, où quelqu'un refusera carrément de collaborer alors qu'aucune loi ne l'oblige à le faire. Nous réglons ainsi ce problème.

Mme Wai Young: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

Monsieur Charpentier, j'ai bien aimé vos réponses. En fait, vous avez tous été clairs et concis en répondant à bon nombre de nos interrogations. Je pense pouvoir affirmer au nom de tous les membres du comité que nous apprécions grandement le travail que des militaires comme vous, colonel et lieutenant-colonel, avez accompli dans le passé et continuez de réaliser. Nous vous en sommes reconnaissants.

Monsieur McGuinty, vous avez un rappel au Règlement.

M. David McGuinty: Monsieur le président, je me suis enquis l'autre jour de ce qui arrivait avec les documents que nous avons demandés il y a plus de deux mois, je crois. Pouvez-vous nous indiquer où on en est rendu dans ce dossier? Je ne comprends pas que cela puisse être aussi long. J'ai déjà moi-même été haut fonctionnaire et je sais que l'on peut fournir ce genre de documents dans un délai de 48 à 72 heures.

Le président: Je vais demander à notre greffier de faire le point pour nous.

Le greffier: Voici ce que nous savons de ce dossier. Le ministère a repéré dans la transcription les questions qui ont été posées et les informations demandées par le comité. Les documents voulus ont été préparés.

On en est maintenant à l'étape de l'approbation. Une fois les documents approuvés par le ministère, ils seront transmis au comité. Nous sommes simplement en attente.

M. David McGuinty: Pourquoi ne peut-on pas les relancer?

Le président: Je pense que la demande a déjà été formulée. Je vais inviter notre greffier à la réitérer, ce qui va peut-être leur rafraîchir la mémoire.

M. David McGuinty: J'ai une seconde question dans le contexte du même rappel au Règlement.

Mon whip m'a indiqué qu'il y a eu hier à la Chambre une situation où toutes les motions permettant aux comités de voyager ont été rejetées. Que se passe-t-il exactement? Pouvez-vous nous aider à mieux comprendre? J'essaie de planifier mon agenda des trois prochains mois.

Le président: Le travail de notre comité va se poursuivre, peu importe la situation. Il semblerait que l'on ait déposé hier en Chambre une motion dont l'adoption exigeait un consentement unanime, et l'opposition...

M. David McGuinty: Quelle opposition?

Le président: L'opposition officielle, le NPD, n'a pas donné son accord. Ainsi, à moins d'un renversement de la situation, notre comité ne pourra se déplacer pour son étude sur la sécurité ferroviaire, ce que je trouve personnellement très contrariant, car c'était là une composante importante de notre travail. C'est tout ce que je puis vous dire pour l'instant, monsieur McGuinty.

• (1010)

M. David McGuinty: Est-ce que cela concernait les voyages de tous les comités, monsieur le président, ou seulement du nôtre?

Le président: Tous les comités, je crois.

M. David McGuinty: Tous les comités...

Le greffier: Ce sont les déplacements des comités de la condition féminine, des finances, du développement des ressources humaines et du nôtre qui n'ont pas...

M. David McGuinty: Alors toutes les demandes de déplacement ont été bloquées à la Chambre.

Le président: Oui.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Cette décision affecte directement les trois propositions approuvées pour nos déplacements sur les côtes Est et Ouest du pays ainsi qu'aux États-Unis, mais nous avions également discuté de la possibilité d'un voyage d'une journée ou deux à Lac-Mégantic. Est-ce que cette option est exclue de la même manière?

Le président: Je ne peux pas vous répondre à ce sujet, monsieur Watson, parce que cette proposition n'a pas été officiellement présentée. Pour l'instant, j'ose espérer que les esprits vont se calmer. J'estime que les déplacements prévus sont une composante essentielle de notre étude sur la sécurité ferroviaire. Pour autant que nous abordions tous la question aussi sérieusement qu'il se doit, chacun devrait reprendre ses sens. Si aucun changement n'intervient, nous allons simplement continuer de nous réunir ici. Si nous ne voyageons pas pendant les semaines prévues à cette fin, nous tiendrons plutôt nos séances à Ottawa. C'est tout ce que nous pouvons faire.

M. David McGuinty: Monsieur le président, sauf tout le respect que je vous dois, vous êtes ici en présence de 10 parlementaires dont l'horaire est extrêmement chargé. Je pense qu'aucun d'entre nous ne peut se permettre d'attendre pour découvrir ce qui va se passer au cours des deux ou trois prochains mois. J'ai déjà des engagements prévus jusqu'à la fin juin, qu'il s'agisse de voyages, de réunions, d'allocutions à prononcer, etc. Il nous faut fixer une date butoir de telle sorte que nous puissions savoir à quoi nous en tenir quant à notre plan de travail.

Le président: Si les esprits se calment, monsieur McGuinty, nous voyagerons pendant la semaine du 30 mars au 4 avril. Si nous ne pouvons pas le faire, nous tiendrons des réunions ici même. J'essaie de rayer les semaines prévues pour ces déplacements, et je n'arrive pas à me souvenir de la seconde...

Le greffier: C'était la semaine du 6 avril.

Le président: Le 6 avril, non, ce n'était pas une de ces semaines. Quoi qu'il en soit, bloquez la semaine que je viens de vous indiquer et nous verrons par la suite.

Je m'aperçois que nos témoins n'ont pas encore pu quitter la salle. Vous pouvez partir quand vous voulez. Je vous prie de m'excuser de vous avoir retenus. Merci encore une fois, messieurs.

Monsieur Mai.

M. Hoang Mai: Concernant ce même rappel au Règlement — et je comprends votre point de vue au sujet des voyages — avons-nous des confirmations quant à notre déplacement aux États-Unis, car nous disposons de très peu de temps...

Le président: Oui, c'est confirmé.

M. Hoang Mai: Il n'y a rien que nous puissions faire pour annuler ce déplacement?

Le président: Monsieur Mai, nous nous sommes engagés à le faire. Le comité peut toujours changer d'avis, mais c'est ce que nous avons convenu pour l'instant. C'est d'accord?

Bon week-end à tous!

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>